ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (veľká komora)

z 10. januára 2006 *

Vo veci C-344/04,

ktorej predmetom je návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 234 ES, podaný rozhodnutím High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) (Spojené kráľovstvo), zo 14. júla 2004 a doručený Súdnemu dvoru 12. augusta 2004, ktorý súvisí s konaním:

The Queen na žiadosť:

International Air Transport Association,

European Low Fares Airline Association

proti

Department for Transport,

* Jazyk konania: angličtina.

SÚDNY DVOR (veľká komora),

v zložení: predseda V. Skouris, predsedovia komôr P. Jann, C. W. A. Timmermans, A. Rosas, K. Schiemann a J. Malenovský (spravodajca), sudcovia C. Gulmann, R. Silva de Lapuerta, K. Lenaerts, P. Kūris, E. Juhász, G. Arestis a A. Borg Barthet,

generálny advokát: L. A. Geelhoed,
tajomník: L. Hewlett, hlavná referentka,

so zreteľom na písomnú časť konania a po pojednávaní zo 7. júna 2005,

so zreteľom na písomné pripomienky, ktoré predložili:

— International Air Transport Association, v zastúpení: M. Brealey, QC, M. Demetriou, barrister, splnomocnení J. Balfourom, solicitor,

— European Low Fares Airline Association, v zastúpení: G. Berrisch, Rechtsanwalt, a C. Garcia Molyneux, abogado,

— vláda Spojeného kráľovstva, v zastúpení: M. Bethell, splnomocnený zástupca, za právnej pomoci C. Lewis, barrister,

— Európsky parlament, v zastúpení: K. Bradley a M. Gómez Leal, splnomocnení zástupcovia,

— Rada Európskej únie, v zastúpení: E. Karlsson a K. Michoel, ako aj R. Szostak, splnomocnení zástupcovia,

— Komisia Európskych spoločenstiev, v zastúpení: F. Benyon a M. Huttunen, splnomocnení zástupcovia,

po vypočutí návrhov generálneho advokáta na pojednávaní 8. septembra 2005,

vyhlásil tento

Rozsudok

1 Návrh na začatie prejudiciálneho konania sa na jednej strane týka platnosti článkov 5, 6 a 7 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 z 11. februára 2004, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla, v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov a ktorým sa zrušuje nariadenie (EHS) č. 295/91 (Ú. v. EÚ L 46, s. 1; Mim. vyd. 07/008, s. 10). Na druhej strane sa týka výkladu článku 234 druhého odseku ES.

2 Tento návrh bol predložený v rámci sporu medzi International Air Transport Association (ďalej len „IATA") a European Low Fares Airline Association („ELFAA") na jednej strane a Department for Transport (ministerstvo dopravy) na druhej strane vo veci vykonávania nariadenia č. 261/2004.

Právny rámec

Medzinárodná právna úprava

3 Dohovor o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu bol schválený rozhodnutím Rady z 5. apríla 2001 (Ú. v. ES L 194, s. 38; Mim. vyd. 07/005, s. 491, ďalej len „Montrealský dohovor").

4 Články 17 až 37 Montrealského dohovoru tvoria jeho tretiu kapitolu nazvanú „Zodpovednosť dopravcu a rozsah náhrady škody".

5 Článok 19 tohto dohovoru nazvaný „Omeškanie" uvádza:

„Dopravca je zodpovedný za škodu spôsobenú omeškaním v leteckej preprave cestujúcich, batožiny alebo nákladu. Dopravca však nie je zodpovedný za škodu spôsobenú omeškaním, ak dokáže, že on, jeho pracovníci a agenti vykonali všetky opatrenia, ktoré môžu byť odôvodnene požadované na zabránenie škody, alebo že z jeho alebo ich strany nebolo možné vykonať takéto opatrenia."

6 Článok 22 ods. 1 tohto dohovoru obmedzuje zodpovednosť dopravcu vyplývajúcu z omeškania na 4 150 zvláštnych práv čerpania za každého cestujúceho. Odsek 5 toho istého článku v podstate stanovuje, že toto obmedzenie sa nepoužije, ak škoda vznikla v dôsledku činu alebo opomenutia dopravcu vykonaného s úmyslom spôsobiť škodu alebo bezohľadne s vedomím, že táto škoda môže pravdepodobne vzniknúť.

7 Článok 29 toho istého dohovoru nazvaný „Základ pre nárok" znie takto:

„Pri preprave cestujúcich, batožiny a nákladu môže byť podaná akákoľvek žaloba na náhradu škody, akokoľvek podložená, či už na základe tohto dohovoru, alebo na základe zmluvy, alebo deliktu, alebo inak, za podmienok a obmedzení zodpovednosti, ktoré sú stanovené v tomto dohovore, bez toho, aby bola dotknutá otázka, kto sú osoby oprávnené podať žalobu a aké sú ich práva. V prípade takej žaloby nemožno získať náhradu trestnú, náhradu s prísnou pokutou alebo náhradu inej nenahraditeľnej škody."

Právna úprava Spoločenstva

Nariadenie (ES) č. 2027/97

8 Nariadenie Rady (ES) č. 2027/97 z 9. októbra 1997 o zodpovednosti leteckého dopravcu v prípade nehôd (Ú. v. ES L 285, s. 1; Mim. vyd. 07/003, s. 489) bolo zmenené nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002 z 13. mája 2002 (Ú. v. ES L 140, s. 2; Mim. vyd. 07/006, s. 246, ďalej len „nariadenie č. 2027/97").

9 Článok 3 ods. 1 nariadenia č. 2027/97 uvádza:

„Zodpovednosť leteckého dopravcu spoločenstva za cestujúcich a ich batožinu sa riadi všetkými ustanoveniami Montrealského dohovoru, relevantnými pre takú zodpovednosť."

10 Príloha nariadenia č. 2027/97 obsahuje pod názvom „Meškanie pri preprave cestujúcich" najmä tieto ustanovenia:

„V prípade meškania pri preprave cestujúceho je letecký dopravca zodpovedný za škody, pokiaľ neuskutočnil všetky náležité opatrenia aby sa škode vyhol, alebo pokiaľ bolo nemožné uskutočniť také opatrenia. Zodpovednosť za meškanie cestujúceho je limitovaná na 4 150 SDR (približná čiastka v miestnej mene)."

Nariadenie č. 261/2004

11 Odôvodnenia č. 1 a 2 nariadenia č. 261/2004 znejú takto:

„(1) konanie spoločenstva v oblasti leteckej dopravy by sa malo, okrem iných vecí, zamerať na zabezpečenie vysokej úrovne ochrany cestujúcich; okrem toho by sa mal vo všeobecnosti brať plný zreteľ na požiadavky ochrany spotrebiteľa.

(2) odmietnutie nástupu do lietadla a zrušenie alebo veľké meškanie letov spôsobuje cestujúcim vážne problémy a nepohodlie."

12 Podľa odôvodnenia č. 12 tohto nariadenia:

„Rovnako by sa mali zmenšiť ťažkosti a nepohodlie cestujúcich spôsobené zrušením letov; toto by sa malo dosiahnuť tým, že dopravcovia budú nútení informovať cestujúcich o zrušení pred plánovaným časom odletu a navyše im ponúknuť primerané presmerovanie tak, aby sa cestujúci mohli zariadiť inak; ak tak neurobia mali by leteckí dopravcovia cestujúcim poskytnúť náhradu okrem prípadov, keď zrušenie letu nastane za mimoriadnych okolností, ktorým sa nedalo zabrániť ani vtedy, keď boli prijaté všetky primerané opatrenia."

13 Podľa odôvodnenia č. 14 toho istého nariadenia:

„Tak ako je to uvedené v Montrealskom dohovore, záväzky prevádzkujúcich leteckých dopravcov by mali byť obmedzené alebo by mali byť od nich leteckí dopravcovia oslobodení v prípadoch, keď bola udalosť spôsobená mimoriadnymi okolnosťami, ktorým sa nedalo zabrániť ani vtedy, keď boli prijaté všetky primerané opatrenia; také okolnosti môžu nastať najmä v prípadoch politickej nestability, meteorologických podmienok nezlučiteľných s vykonaním príslušného letu, rizík bezpečnostnej ochrany, neočakávaných nedostatkov, ktoré sa týkajú bezpečnosti letu a štrajkov, ktoré ovplyvňujú prevádzku príslušného leteckého dopravcu."

14 Článok 5 nariadenia č. 261/2004 nazvaný „Zrušenie" uvádza:

„1. V prípade zrušenia letu príslušným cestujúcim:

a) prevádzkujúci letecký dopravca ponúkne pomoc v súlade s článkom 8; a

b) prevádzkujúci letecký dopravca ponúkne pomoc v súlade s článkom 9 ods. 1 písm. a) a článkom 9 ods. 2, ako aj v prípade presmerovania, keď podľa reálneho odhadu čas odletu pre nový let je aspoň deň po odlete plánovanom pre zrušený let, pomoc špecifikovanú v článku 9 ods. 1 písm. b) a v článku 9 ods. 1 písm. c); a

c) príslušní cestujúci majú právo na náhradu od prevádzkujúceho leteckého dopravcu v súlade s článkom 7, pokiaľ:

i) neboli informovaní o zrušení letu aspoň dva týždne pred plánovaným časom odletu; alebo

ii) neboli informovaní o zrušení v časovom úseku od dvoch týždňov do siedmich dní pred plánovaným časom odletu a nebolo im ponúknuté presmerovanie, ktoré im umožní odletieť maximálne dve hodiny pred plánovaným časom odletu a dosiahnuť konečné cieľové miesto maximálne štyri hodiny po plánovanom čase príletu;

iii) neboli informovaní o zrušení do siedmich dní pred plánovaným časom odletu a nebolo im ponúknuté presmerovanie, ktoré im umožní odletieť maximálne hodinu pred plánovaným časom odletu a dosiahnuť konečné cieľové miesto maximálne dve hodiny po plánovanom čase príletu.

2. Keď boli cestujúci informovaní o zrušení, poskytnú sa im informácie o možnej alternatívnej preprave.

3. Prevádzkujúci letecký dopravca nie je povinný platiť náhradu podľa článku 7, ak môže preukázať, že zrušenie je spôsobené mimoriadnymi okolnosťami, ktorým sa nedalo zabrániť ani vtedy, keď boli prijaté všetky primerané opatrenia.

4. Dôkazné bremeno pokiaľ ide o to, či a kedy bol cestujúci informovaný o zrušení letu, spočíva na prevádzkujúcom leteckom dopravcovi."

15 Článok 6 nariadenia č. 261/2004 nazvaný „Meškanie" znie takto:

„1. Keď prevádzkujúci letecký dopravca odôvodnene očakáva, že let bude mať meškanie voči plánovanému času odletu:

a) dve hodiny alebo viac v prípade letov do vzdialenosti 1 500 km alebo menej; alebo

b) tri hodiny alebo viac v prípade všetkých letov v rámci spoločenstva nad 1 500 km a všetkých ostatných letov od 1 500 km do 3 500 km; alebo

c) štyri hodiny alebo viac v prípade letov, ktoré nespadajú pod písmená a) alebo b),

prevádzkujúci letecký dopravca cestujúcim ponúkne:

i) pomoc bližšie určenú v článku 9 ods. 1 písm. a) a článku 9 ods. 2; a

ii) keď sa odôvodnene očakáva, že čas odletu bude aspoň deň po pôvodne oznámenom čase odletu, pomoc podľa článku 9 ods. 1 písm. b) a článku 9 ods. 1 písm. c); a

iii) keď je meškanie aspoň päť hodín, pomoc podľa článku 8 ods. 1 písm. a).

2. V každom prípade sa pomoc ponúka v časových limitoch ustanovených vyššie v súvislosti s každou kategóriou vzdialenosti."

16 Článok 7 nariadenia č. 261/2004 nazvaný „Právo na náhradu" uvádza:

„1. Keď sa uvádza odkaz na tento článok, cestujúci dostanú náhradu v nasledovnej výške:

a) 250 EUR v prípade všetkých letov na vzdialenosť 1 500 km alebo menej;

b) 400 EUR v prípade všetkých letov v rámci spoločenstva nad 1 500 km a všetkých ostatných letov od 1 500 km do 3 500 km;

c) 600 EUR v prípade všetkých letov, ktoré nespadajú pod písmená a) alebo b).

Pri stanovení vzdialenosti je základom posledné cieľové miesto, do ktorého cestujúci kvôli odmietnutiu nástupu alebo zrušeniu, príde neskôr ako je plánovaný čas príletu.

2. Keď sa cestujúcim ponúkne presmerovanie do ich cieľového miesta náhradným letom podľa článku 8, ktorého čas príletu nepresiahne plánovaný čas príletu pôvodne rezervovaného letu:

a) o dve hodiny v súvislosti so všetkými letmi na vzdialenosť 1 500 km alebo menej; alebo

b) o tri hodiny alebo viac v súvislosti so všetkými letmi v rámci spoločenstva nad 1 500 km a všetkými ostatnými letmi od 1 500 km do 3 500 km; alebo

c) o štyri hodiny v súvislosti s letmi, ktoré nespadajú pod písmená a) alebo b),

prevádzkujúci letecký dopravca môže cestujúcim znížiť náhradu podľa odseku 1 o 50 %.

3. Náhrada uvedená v odseku 1 sa platí v hotovosti, elektronickým bankovým prevodom, bankovým príkazom alebo šekom alebo s písomným súhlasom cestujúceho, v cestovných poukážkach a/alebo inými službami.

4. Vzdialenosti uvedené v odseku 1 a 2 sa merajú metódou ortodromickej dráhy."

17 Podľa článku 8 nariadenia č. 261/2004, ktorý má názov „Právo na náhradu alebo presmerovanie":

„1. Keď sa uvádza odkaz na tento článok, cestujúcemu sa ponúkne možnosť vybrať si medzi:

a) — úhradou úplných nákladov na letenku v cene, za ktorú bola kúpená, za časť alebo časti nevykonanej cesty a za časť alebo časti už vykonanej cesty, ak let

už naďalej neslúži účelu vo vzťahu k pôvodnému cestovnému plánu cestujúceho alebo v spojení s ním, do siedmich dní prostriedkami uvedenými v článku 7 ods. 3,

— spiatočným letom do prvého miesta odletu pri najbližšej príležitosti;

b) presmerovaním za porovnateľných prepravných podmienok na ich konečné cieľové miesto pri najbližšej príležitosti; alebo

c) presmerovaním za porovnateľných prepravných podmienok na ich konečné cieľové miesto v neskoršom dátume podľa želania cestujúceho, za predpokladu voľných miest.

2. Odsek 1 písmeno a) sa uplatňuje aj pri cestujúcich, ktorých lety tvoria časť balíka služieb, s výnimkou práva na náhradu, ak také práva vzniknú podľa smernice 90/314/EHS.

3. Keď v prípade, že je miesto, mesto alebo región obsluhované niekoľkými letiskami a prevádzkujúci letecký dopravca ponúkne cestujúcemu let na letisko, ktoré je náhradou za letisko, na ktoré bola vykonaná rezervácia, prevádzkujúci letecký dopravca znáša náklady prepravy cestujúceho z tohto alternatívneho letiska buď na letisko, na ktoré bola vykonaná rezervácia alebo na iné blízke cieľové letisko dohodnuté s cestujúcim."

18 Podľa článku 9 nariadenia č. 261/2004, ktorý má názov „Právo na starostlivosť":

„1. Keď sa uvádza odkaz na tento článok cestujúcim sa bezplatne ponúkne:

a) jedlo a občerstvenie zodpovedajúce času čakania;

b) hotelové ubytovanie v prípadoch:

— keď je nutný pobyt jednu noc alebo viac nocí, alebo

— keď je nutný pobyt dodatočný k pobytu, ktorý predpokladal cestujúci;

c) prepravu medzi letiskom a miestom ubytovania (hotel alebo iné).

2. Okrem toho sa cestujúcemu bezplatne ponúknu dva telefónne hovory, telexy alebo faxové správy, alebo e-maily.

3. Pri uplatňovaní tohto článku prevádzkujúci letecký dopravca musí venovať osobitnú pozornosť potrebám osôb so zníženou pohyblivosťou a akýmkoľvek osobám, ktoré ich sprevádzajú ako aj potrebám nesprevádzaných detí."

Konanie pred vnútroštátnym súdom a prejudiciálne otázky

19 IATA je asociácia združujúca 270 leteckých spoločností zo 130 štátov, ktoré prepravujú 98 % cestujúcich na pravidelných medzinárodných leteckých linkách. ELFAA je asociácia založená v januári 2004, ktorá zastupuje záujmy 10 nízkonákladových spoločností z 9 európskych štátov. Tieto dve asociácie podali na High Court of Justice (England and Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court), proti ministerstvu dopravy dve žaloby o preskúmanie legálnosti („judicial review"), ktoré sa týkali sa vykonávania nariadenia č. 261/2004.

20 Keďže sa High Court of Justice domnieval, že tvrdenia žalobcov v konaní vo veci samej neboli nedôvodné, rozhodol sa položiť Súdnemu dvoru sedem otázok, ktoré mu žalobcovia predložili s cieľom spochybniť platnosť nariadenia č. 261/2004. Keďže ministerstvo dopravy spochybnilo účelnosť položenia šiestich z týchto otázok, keďže podľa neho nevzbudzujú vážnu pochybnosť o platnosti uvedeného nariadenia, High Court of Justice chcel vedieť, akú podmienku je nutné splniť alebo akú hranicu je nutné prekročiť, aby vznikla povinnosť predložiť Súdnemu dvoru otázku o platnosti aktu Spoločenstva na základe článku 234 druhého odseku ES. Za týchto okolností sa High Court of Justice (England and Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court), rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru tieto prejudiciálne otázky:

„1. Je článok 6 nariadenia č. 261/2004 neplatný z dôvodu, že je nezlučiteľný s... Montrealským dohovorom... a predovšetkým s jeho článkami 19, 22 a 29,

a ovplyvňuje táto okolnosť (v spojitosti so všetkými ostatnými relevantnými skutočnosťami) platnosť nariadenia ako celku?

2. Bol článok 5 nariadenia [č. 261/2004] pri posudzovaní návrhu jeho textu Zmierovacím výborom zmenený spôsobom, ktorý nie je v súlade s procedurálnymi požiadavkami stanovenými článkom 251 ES, a je v prípade kladnej odpovede na túto otázku článok 5 [tohto] nariadenia neplatný, a v prípade, že áno, ovplyvňuje táto okolnosť (v spojitosti so všetkými ostatnými relevantnými skutočnosťami) platnosť nariadenia ako celku?

3. Sú články 5 a 6 nariadenia č. 261/2004 neplatné (úplne alebo čiastočne) z dôvodu, že sú v rozpore so zásadou právnej istoty, a v prípade kladnej odpovede na túto otázku, ovplyvňuje táto neplatnosť (v spojitosti so všetkými ostatnými relevantnými skutočnosťami) platnosť nariadenia ako celku?

4. Sú články 5 a 6 nariadenia č. 261/2004 neplatné (úplne alebo čiastočne) z dôvodu, že nie sú odôvodnené alebo že sú nedostatočne odôvodnené, a v prípade kladnej odpovede na túto otázku, ovplyvňuje táto neplatnosť (v spojitosti so všetkými ostatnými relevantnými skutočnosťami) platnosť nariadenia ako celku?

5. Sú články 5 a 6 nariadenia č. 261/2004 neplatné (úplne alebo čiastočne) z dôvodu, že nie sú v súlade so zásadou proporcionality platnej pre každú činnosť [európskeho] Spoločenstva, a v prípade kladnej odpovede na túto otázku, ovplyvňuje táto neplatnosť (v spojitosti so všetkými ostatnými relevantnými skutočnosťami) platnosť nariadenia ako celku?

6. Sú články 5 a 6 nariadenia č. 261/2004 neplatné (úplne alebo čiastočne) z dôvodu, že sú diskriminačné najmä voči členom druhej žalujúcej organizácie svojvoľne a bez vecného odôvodnenia, a v prípade kladnej odpovede na túto otázku, ovplyvňuje táto neplatnosť (v spojitosti so všetkými ostatnými relevantnými skutočnosťami) platnosť nariadenia ako celku?

7. Je článok 7 nariadenia nulitný alebo neplatný (úplne alebo čiastočne) z dôvodu, že uloženie zodpovednosti vopred stanovenej v prípade zrušenia letov z dôvodov, na ktoré sa nevzťahuje zbavenie zodpovednosti založené na mimoriadnych okolnostiach, je diskriminačné, nezodpovedá podmienkam proporcionality vyžadovaným pre akúkoľvek činnosť Spoločenstva, alebo z dôvodu, že nie je dostatočne odôvodnený, a v prípade kladnej odpovede na túto otázku, ovplyvňuje táto neplatnosť (v spojitosti so všetkými ostatnými relevantnými skutočnosťami) platnosť nariadenia ako celku?

8. Pokiaľ vnútroštátny súd povolil, aby pred tento vnútroštátny súd bola podaná žaloba, ktorá nastoľuje otázky o platnosti ustanovení aktu Spoločenstva, ktoré tento súd nepovažuje za neobhájiteľné a nedôvodné, existujú nejaké zásady práva Spoločenstva týkajúce sa kritéria alebo hranice, ktoré je vnútroštátny súd povinný uplatniť pri rozhodovaní o tom, či predloží Súdnemu dvoru tieto otázky na základe článku 234 [druhého odseku] ES?"

21 Uznesením predsedu Súdneho dvora z 24. septembra 2004 bola zamietnutá žiadosť vnútroštátneho súdu, aby konanie o prejednávanej veci prebehlo v skrátenom konaní upravenom v článku 104a prvom odseku rokovacieho poriadku.

O prejudiciálnych otázkach

O ôsmej otázke

22 Svojou ôsmou otázkou, ktorú je potrebné preskúmať ako prvú, sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa musí článok 234 druhý odsek ES vykladať v tom zmysle, že vnútroštátny súd je povinný položiť Súdnemu dvoru prejudiciálnu otázku o posúdení platnosti aktu Spoločenstva až po prekročení určitého stupňa pochybnosti o tejto platnosti.

O prípustnosti

23 Európsky parlament tvrdí, že otázka je neprípustná, pretože odpoveď, ktorú by Súdny dvor na ňu mohol poskytnúť, nie je pre výsledok sporu, ktorý bol predložený vnútroštátnemu súdu a ktorý sa týka platnosti nariadenia č. 261/2004, nijako užitočná.

24 V tejto súvislosti z ustálenej judikatúry vyplýva, že odmietnutie návrhu podaného vnútroštátnym súdom je možné len vtedy, ak je zjavné, že požadovaný výklad práva Spoločenstva nemá žiadnu súvislosť s existenciou alebo predmetom sporu vo veci samej, pokiaľ ide o hypotetický problém alebo ak Súdny dvor nedisponuje skutkovými alebo právnymi okolnosťami potrebnými na užitočnú odpoveď na otázky, ktoré sa mu položili (pozri najmä rozsudky z 15. decembra 1995, Bosman, C-415/93, Zb. s. I-4921, bod 61; z 5. júna 1997, Celestini, C-105/94, Zb. s. I-2971, bod 22, a zo 7. septembra 1999, Beck a Bergdorf, C-355/97, Zb. s. I-4977, bod 22). S výnimkou takýchto prípadov je Súdny dvor v zásade povinný rozhodovať o prejudiciálnych otázkach týkajúcich sa výkladu noriem práva Spoločenstva (pozri rozsudok Bosman, už citovaný, bod 59).

25 Keďže v konaní vo veci samej žalobcovia pred vnútroštátnym súdom spochybnili platnosť nariadenia č. 261/2004, pred týmto súdom sa naskytla otázka, či je toto spochybnenie platnosti uvedeného nariadenia dôvodom na to, aby sa Súdnemu dvoru predložil návrh na začatie prejudiciálneho konania za podmienok ustanovených v článku 234 ES. Na výklad uvedeného článku, o ktorý tento vnútroštátny súd žiada prejednávanou otázkou, nemožno teda hľadieť tak, že nemá žiadny súvis s predmetom konania vo veci samej. Okolnosť, že tento súd položil Súdnemu dvoru súčasne aj otázky týkajúce sa platnosti nariadenia č. 261/2004 a že odpovede, ktoré na ne budú poskytnuté, môžu vyriešiť spor vo veci samej, nemôže spochybniť relevantnosť samotnej otázky výkladu článku 234 ES.

26 Na položenú otázku je teda potrebné odpovedať.

O veci samej

27 Je potrebné pripomenúť, že podľa ustálenej judikatúry vnútroštátne súdy nemajú právomoc vyhlásiť akty inštitúcií Spoločenstva za neplatné. Právomoci priznané Súdnemu dvoru článkom 234 ES majú za cieľ predovšetkým zabezpečiť jednotné uplatňovanie práva Spoločenstva vnútroštátnymi súdmi. Táto požiadavka jednotnosti je osobitne naliehavá, pokiaľ ide o platnosť aktu Spoločenstva. Rozdielny prístup súdov členských štátov k otázke platnosti aktov Spoločenstva by mohol ohroziť samotnú jednotnosť právneho poriadku Spoločenstva a poškodiť základnú požiadavku právnej istoty (rozsudky z 22. októbra 1987, Foto-Frost, 314/85, Zb. s. 4199, bod 15; z 15. apríla 1997, Bakers of Nailsea, C-27/95, Zb. s. I-1847, bod 20, a zo 6. decembra 2005, Gaston Schul Douane-expediteur BV, C-461/03, Zb. s. I-10513, bod 21). Len Súdny dvor má teda právomoc konštatovať neplatnosť aktu Spoločenstva (rozsudky z 21. februára 1991, Zuckerfabrik Süderdithmarschen a Zuckerfabrik Soest, C-143/88 a C-92/89, Zb. s. I-415, bod 17, a z 21. marca 2000, Greenpeace France a i., C-6/99, Zb. s. I-1651, bod 54).

28 V tejto súvislosti je potrebné poznamenať, že článok 234 ES nepredstavuje procesný prostriedok, ktorý majú k dispozícii účastníci sporu prebiehajúceho pred vnútroštátnym súdom, a nestačí teda, že jeden z účastníkov konania tvrdí, že spor nastoľuje otázku platnosti práva Spoločenstva, na to, aby dotknutý súd musel prísť k záveru, že vznikla otázka v zmysle článku 234 ES (pozri v tomto zmysle rozsudok zo 6. októbra 1982, Cilfit a i., 283/81, Zb. s. 3415, bod 9). Z toho vyplýva, že existencia spochybnenia platnosti aktu Spoločenstva pred vnútroštátnym súdom nestačí sama osebe na odôvodnenie predloženia prejudiciálnej otázky Súdnemu dvoru.

29 Pokiaľ ide o súdy, ktorých rozhodnutia je možné napadnúť opravným prostriedkom podľa vnútroštátneho práva, Súdny dvor rozhodol, že tieto súdy môžu skúmať platnosť aktu Spoločenstva, a pokiaľ nepovažujú dôvody neplatnosti, ktorých sa účastníci konania pred nimi dovolávajú, za dôvodné, môžu tieto dôvody zamietnuť a rozhodnúť, že tento akt je platný v celom rozsahu. Takýmto konaním totiž nespochybňujú existenciu aktu Spoločenstva (rozsudok Foto-Frost, už citovaný, bod 14).

30 Pokiaľ sa však tieto súdy domnievajú, že jeden alebo viaceré dôvody neplatnosti uvedené účastníkmi konania, prípadne vznesené z úradnej moci (pozri v tomto zmysle rozsudok zo 16. júna 1981, Salonia, 126/80, Zb. s. 1563, bod 7), sú dôvodné, sú povinné prerušiť konanie a podať Súdnemu dvoru návrh na začatie prejudiciálneho konania o posúdenie platnosti.

31 Okrem toho duch spolupráce, ktorým sa musí riadiť priebeh prejudiciálneho konania, predpokladá, že vnútroštátny súd vo svojom rozhodnutí o návrhu na začatie prejudiciálneho konania uvedie dôvody, pre ktoré považuje takýto návrh za nevyhnutný.

32 Na ôsmu otázku je teda potrebné odpovedať tak, že pokiaľ sa súd, ktorého rozhodnutie možno napadnúť opravným prostriedkom podľa vnútroštátneho práva,

domnieva, že jeden alebo viaceré dôvody neplatnosti aktu Spoločenstva uvedené účastníkmi konania, prípadne vznesené z úradnej moci, sú dôvodné, je povinný prerušiť konanie a predložiť Súdnemu dvoru návrh na začatie prejudiciálneho konania o posúdenie platnosti.

O ostatných otázkach

33 Svojimi prvými siedmimi otázkami sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sú články 5, 6 a 7 nariadenia č. 261/2004 neplatné, a či by prípadne ich neplatnosť mohla spôsobiť neplatnosť uvedeného nariadenia ako celku.

Pokiaľ ide o zlučiteľnosť článku 6 nariadenia č. 261/2004 s Montrealským dohovorom

34 Svojou prvou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či je článok 6 nariadenia č. 261/2004 nezlučiteľný s ustanoveniami článkov 19, 22 a 29 Montrealského dohovoru.

35 Na úvod je potrebné pripomenúť, že podľa článku 300 ods. 7 ES „dohody uzavreté podľa podmienok stanovených v tomto článku sú záväzné pre orgány spoločenstva a členské štáty". Podľa judikatúry Súdneho dvora majú tieto dohody prednosť pred predpismi sekundárneho práva Spoločenstva (rozsudky z 10. septembra 1996, Komisia/Nemecko, C-61/94, Zb. s. I-3989, bod 52, a z 1. apríla 2004, Bellio F.lli, C-286/02, Zb. s. I-3465, bod 33).

36 Montrealský dohovor podpísaný Spoločenstvom 9. decembra 1999 na základe článku 300 ods. 2 ES bol schválený rozhodnutím Rady z 5. apríla 2001, a pokiaľ ide o Spoločenstvo, nadobudol platnosť 28. júna 2004. Z toho vyplýva, že od tohto posledného uvedeného dátumu tvoria ustanovenia tohto dohovoru podľa ustálenej judikatúry integrálnu súčasť právneho poriadku Spoločenstva (rozsudky z 30. apríla 1974, Haegeman, 181/73, Zb. s. 449, bod 5, a z 30. septembra 1987, Demirel, 12/86, Zb. s. 3719, bod 7). Návrh na začatie prejudiciálneho konania, ktorý vnútroštátny súd predložil Súdnemu dvoru rozhodnutím zo 14. júla 2004 v rámci žiadostí o „judicial review", ktoré mu boli predložené, bol podaný až po tomto dátume.

37 Článok 6 nariadenia č. 261/2004 uvádza, že v prípade veľkého meškania letu je prevádzkujúci letecký dopravca povinný ponúknuť dotknutým cestujúcim pomoc a starostlivosť. Tento článok nestanovuje, že by sa tento dopravca mohol takých povinností zbaviť v prípade mimoriadnych okolností, ktorým by nebolo možné zabrániť, aj keby sa prijali všetky primerané opatrenia.

38 IATA a ELFAA vo svojom návrhu predloženom vnútroštátnemu súdu tvrdili a tvrdia to aj pred Súdnym dvorom, že tento článok 6 je preto nezlučiteľný s ustanoveniami Montrealského dohovoru, ktorý vo svojich článkoch 19 a 22 ods. 1 obsahuje ustanovenia, ktoré leteckého dopravcu zbavujú zodpovednosti alebo jeho zodpovednosť obmedzujú v prípade meškania prepravy cestujúcich, a ktorý vo svojom článku 29 stanovuje, že akákoľvek žaloba na náhradu škody, nech už vznikla na akomkoľvek základe, môže byť podaná len za podmienok a obmedzení zodpovednosti, ktoré sú ustanovené v tomto dohovore.

39 V tejto súvislosti je potrebné konštatovať, že články 19, 22 a 29 Montrealského dohovoru patria medzi normy, s ohľadom na ktoré Súdny dvor hodnotí platnosť aktov inštitúcií Spoločenstva, keďže jednak ani charakter, ani štruktúra uvedeného dohovoru tomu nebránia, jednak sa ustanovenia týchto troch článkov z pohľadu ich obsahu javia nepodmienečné a dostatočne presné.

40 Pokiaľ ide o výklad týchto článkov, je potrebné zdôrazniť, že v súlade s ustálenou judikatúrou sa musí medzinárodná zmluva vykladať v závislosti od svojho znenia, ako aj vo svetle svojich cieľov. Články 31 Viedenského dohovoru z 23. mája 1969 o zmluvnom práve a Viedenského dohovoru z 21 marca 1986 o zmluvnom práve medzi štátmi a medzinárodnými organizáciami alebo medzi medzinárodnými organizáciami, ktoré v tomto smere vyjadrujú všeobecné medzinárodné obyčajové právo, v tejto súvislosti upresňujú, že zmluva sa musí vykladať dobromyseľne, v súlade s obvyklým významom, ktorý sa dáva výrazom v zmluve v ich celkovej súvislosti, a takisto s prihliadnutím na predmet a účel zmluvy (pozri v tomto zmysle rozsudok z 20. novembra 2001, Jany a i., C-268/99, Zb. s. I-8615, bod 35).

41 Z preambuly Montrealského dohovoru vyplýva, že členské štáty uznali „dôležitosť zabezpečenia ochrany záujmov spotrebiteľov v medzinárodnej leteckej doprave a potrebu spravodlivého odškodnenia založeného na princípe náhrady". Pôsobnosť, ktorú autori tohto dohovoru chceli priznať ustanoveniam článkov 19, 22 a 29, je preto potrebné posudzovať s ohľadom na tento cieľ.

42 Z uvedených ustanovení Montrealského dohovoru obsiahnutých v jeho tretej kapitole pod názvom „Zodpovednosť dopravcu a rozsah náhrady škody" vyplýva, že upravujú podmienky, za ktorých môžu cestujúci domáhajúci sa škody vzniknutej z dôvodu meškania podávať žaloby o náhradu škody proti leteckým dopravcom. Tieto ustanovenia obmedzujú zodpovednosť dopravcu na sumu 4 150 zvláštnych práv čerpania.

43 Je potrebné konštatovať, že akékoľvek meškanie v leteckej doprave cestujúcich, a predovšetkým ak je veľké, môže spôsobiť vo všeobecnosti dva druhy škody. Na jednej strane príliš veľké meškanie môže spôsobiť škody takmer rovnaké pre všetkých cestujúcich, ktorých náprava môže mať formu štandardizovanej a okamžitej pomoci alebo starostlivosti pre všetkých dotknutých napríklad

v podobe občerstvenia, stravy, ubytovania alebo telefonických hovorov. Na druhej strane môžu cestujúci utrpieť individuálnu škodu súvisiacu s dôvodom ich cesty, ktorej náhrada vyžaduje posúdenie rozsahu spôsobených škôd od prípadu k prípadu a ktorá preto môže byť nahradená len *a posteriori* a individuálne.

44 Z ustanovení článkov 19, 22 a 29 Montrealského dohovoru pritom jasne vyplýva, že tieto ustanovenia sa obmedzujú na úpravu podmienok, za ktorých môžu dotknutí cestujúci po zmeškaní letu podať žaloby smerujúce z dôvodu individualizovanej nápravy k získaniu náhrady škody, teda odškodnenia od dopravcov zodpovedných za škodu vyplývajúcu z tohto meškania.

45 Z týchto ustanovení ani zo žiadneho ďalšieho ustanovenia Montrealského dohovoru nevyplýva, že autori tohto dohovoru mali v úmysle ochrániť týchto dopravcov pred akýmikoľvek formami zásahu, predovšetkým pred takými zásahmi, ktoré by mohli zamýšľať verejné orgány na účely štandardizovanej a okamžitej nápravy ujmy, ktorou sú nepríjemnosti spôsobené meškaním v leteckej doprave cestujúcich, aby títo cestujúci nemuseli znášať nepríjemnosti spojené s podaním žalôb o náhradu škody pred súdmi.

46 Montrealský dohovor preto nemohol byť prekážkou pre zásah zákonodarcu Spoločenstva na účely úpravy v rámci právomocí priznaných Spoločenstvu v otázke dopravy a ochrany cestujúcich, podmienok, za ktorých sa má napraviť ujma spojená s vyššie spomínanými nepríjemnosťami. Keďže pomoc cestujúcim a starostlivosť o nich, ktoré sú uvedené v článku 6 nariadenia č. 261/2004 v prípade veľkého meškania letu, predstavujú také štandardizované a okamžité opatrenia na nápravu ujmy, nepatria k tým opatreniam, ktorých podmienky výkonu upraví uvedený dohovor. Mechanizmus, ktorý stanovuje tento článok 6, teda jednoducho upravuje skoršiu situáciu ako mechanizmus Montrealského dohovoru.

47 Štandardizované a okamžité opatrenia pomoci a starostlivosti nie sú samy osebe prekážkou toho, aby dotknutí cestujúci v prípade, keď im to isté meškanie spôsobilo okrem iného škody zakladajúce nárok na ich náhradu, mohli podať žaloby o náhradu týchto škôd za podmienok upravených Montrealským dohovorom.

48 Tieto opatrenia, ktoré zlepšujú ochranu záujmov cestujúcich a podmienky, za ktorých sa voči nim uplatní zásada nápravy, teda nemožno považovať za nezlučiteľné s Montrealským dohovorom.

Pokiaľ ide o platnosť článku 5 nariadenia č. 261/2004 s ohľadom na článok 251 ES

49 Svojou druhou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či Zmierovací výbor upravený v článku 251 ES dodržal pri zmene článku 5 pôvodného návrhu nariadenia č. 261/2004, ako vyplýva zo spoločnej pozície (ES) č. 27/2003 z 18. marca 2003 (Ú. v. EÚ C 125 E, s. 63, ďalej len „návrh nariadenia"), procesné požiadavky, ktoré obsahuje ustanovenie článku 251 ES.

50 Na úvod je potrebné pripomenúť súvislosti, za akých sa uvedený Zmierovací výbor zúčastnil na prijímaní nariadenia č. 261/2004, predovšetkým s ohľadom na obavy zákonodarcu Spoločenstva súvisiace so zohľadnením alebo nezohľadnením okolností umožňujúcich leteckým dopravcom zbaviť sa svojich povinností poskytnúť starostlivosť a pomoc pre cestujúcich v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letu.

51 Rada vo svojej spoločnej pozícii č. 27/2003 rozhodla, že leteckí dopravcovia môžu byť zbavení svojich povinností poskytnúť odškodnenie a starostlivosť stanovených pre prípad zrušenia letov v článku 5 návrhu nariadenia a svojich povinností poskytnúť starostlivosť stanovených pre prípad veľkého meškania v článku 6 rovnakého návrhu, ak sú dotknuté subjekty schopné preukázať, že k zrušeniu alebo meškaniu došlo z dôvodu mimoriadnych okolností, ktorým by sa nedalo zabrániť, aj keby boli prijaté všetky primerané opatrenia.

52 Parlament pri prieskume tejto spoločnej pozície 3. júla 2003 v druhom čítaní nenavrhol žiadnu zmenu alebo doplnok článku 5 návrhu nariadenia. Prijal však okrem iných zmenu č. 11 týkajúcu sa článku 6 toho istého návrhu predovšetkým v tom zmysle, že vypustil všetky odkazy na ustanovenia o zbavení zodpovednosti v súvislosti s mimoriadnymi okolnosťami (ďalej len „ospravedlnenie mimoriadnymi okolnosťami").

53 Listom z 22. septembra 2003 Rada oznámila, že nemôže schváliť všetky zmeny navrhnuté Parlamentom, a predseda Rady spolu s predsedom Parlamentu zvolali zasadnutie Zmierovacieho výboru.

54 Tento výbor na svojom zasadnutí 14. októbra 2003 dospel k dohode o spoločnom texte návrhu schválenom 1. decembra 2003, podľa ktorej sa predovšetkým z článku 5 návrhu nariadenia vypustil akýkoľvek odkaz na ospravedlnenie mimoriadnymi okolnosťami umožňujúce leteckým dopravcom zbaviť sa svojich povinností poskytnúť starostlivosť v prípade zrušenia letov. Nariadenie bolo prijaté v súlade s týmto spoločným textom návrhu Zmierovacieho výboru Parlamentom v treťom čítaní 18. decembra 2003 a Radou 26. januára 2004.

55 Žalobcovia v konaní vo veci samej tvrdia, že Zmierovací výbor zmenou článku 5 návrhu nariadenia prekročil právomoci, ktoré mu priznáva článok 251 ES, aj keď tento článok nebol Parlamentom v druhom čítaní zmenený.

56 V tejto súvislosti je potrebné pripomenúť, že Zmierovací výbor sa zvolá v rámci spolurozhodovacieho postupu v prípade nesúhlasu Rady so zmenami navrhnutými Parlamentom v druhom čítaní. Je nepochybné, že takýto nesúhlas sa v postupe prijímania nariadenia č. 261/2004 objavuje, čo odôvodnilo zvolanie tohto výboru.

57 V rozpore s tým, čo tvrdí IATA, nie je úlohou Zmierovacieho výboru po tom, čo bol zvolaný, dospieť k dohode o zmenách a doplnkoch navrhnutých Parlamentom, ale ako vyplýva zo samotného znenia článku 251 ES, „dosiahnuť dohodu o spoločnom texte návrhu" po preskúmaní spoločnej pozície prijatej Radou, na základe zmien a doplnkov navrhnutých Parlamentom. Text článku 251 ES teda sám osebe neobsahuje žiadne obmedzenie, pokiaľ ide o obsah prijatých opatrení umožňujúcich dosiahnuť dohodu o spoločnom texte návrhu.

58 Použitím výrazu „zmierovací" autori Zmluvy zamýšľali poskytnúť prijatému postupu užitočný účinok a zveriť Zmierovaciemu výboru širokú mieru voľnej úvahy. Prijatím takého spôsobu urovnania nezhody sa usilovali práve o to, aby k zbliženiu stanovísk Parlamentu a Rady došlo na základe preskúmania všetkých prvkov tejto nezhody a s aktívnou účasťou Komisie Európskych spoločenstiev na práci Zmierovacieho výboru, ktorý má vyvinúť „akékoľvek užitočné podnety na zbliženie pozícií... Parlamentu a Rady".

59 Z tohto pohľadu nemožno článok 251 ES so zreteľom na sprostredkovateľskú právomoc zverenú Komisii a voľnosť, ktorou v konečnom dôsledku disponujú Parlament a Rada, pokiaľ ide o dosiahnutie alebo nedosiahnutie dohody o spoločnom texte návrhu schválenom Zmierovacím výborom, chápať tak, že zásadne obmedzuje právomoc tohto výboru. Okolnosť, že v prejednávanej veci článok 5 návrhu nariadenia nebol zmenený alebo doplnený Parlamentom v druhom čítaní, nemôže sama osebe preukázať, že uvedený výbor prekročil rozsah právomocí, ktoré mu zveruje článok 251 ES.

60 Žalobcovia v konaní vo veci samej okrem toho tvrdia, že vzhľadom na neverejnú povahu zasadnutí Zmierovacieho výboru došlo k porušeniu zásad zastupiteľskej demokracie.

61 Je pravda, že účinná účasť Parlamentu na zákonodarnom procese Spoločenstva v súlade s konaním upraveným Zmluvou je podstatným prvkom inštitucionálnej rovnováhy sledovanej Zmluvou. Je však nepochybné, že Parlament je sám zastúpený v Zmierovacom výbore a že toto zastúpenie je napokon zložené v súlade s relatívnym významom každej politickej skupiny v Parlamente. Spoločný text návrhu prijatý Zmierovacím výborom musí okrem toho podľa článku 251 ods. 5 ES podliehať ešte prieskumu samotným Parlamentom predtým, než je schválený. Tento prieskum, ku ktorému nevyhnutne dochádza za obvyklých transparentných pracovných podmienok tohto zhromaždenia, tak v každom prípade zaručuje účinnú účasť Parlamentu na legislatívnom procese v súlade so zásadami zastupiteľskej demokracie.

62 S ohľadom na obsah spisu je potrebné uviesť, že v prejednávanej veci sa nezhoda, ktorou sa zaoberal Zmierovací výbor, týkala predovšetkým otázky, či sa leteckí dopravcovia môžu alebo nemôžu dovolávať ospravedlnenia mimoriadnymi okolnosťami, aby sa zbavili svojich povinností poskytnúť pomoc a starostlivosť cestujúcim, stanovených v článku 6 návrhu nariadenia pre prípad veľkého meškania letu. Zmierovací výbor dosiahol prijatie dohody v tom zmysle, že akékoľvek odkazy na ospravedlnenie mimoriadnymi okolnosťami boli z článku 6 tohto návrhu vypustené,

aby sa cestujúcim zaručilo okamžité poskytnutie starostlivosti a pomoci bez ohľadu na príčinu meškania letu. Zmierovací výbor sa potom rovnako dohodol na vypustení rovnakého odkazu z článku 5 uvedeného návrhu, pokiaľ ide o povinnosti poskytnúť starostlivosť cestujúcim v prípade zrušenia letu, aby tak zaručil koherentný a symetrický prístup.

63 Za týchto podmienok Zmierovací výbor neprekročil hranice svojich právomocí tým, že zmenil článok 5 návrhu rozhodnutia.

Pokiaľ ide o povinnosť odôvodnenia a dodržiavanie zásady právnej istoty

64 Svojou treťou a štvrtou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sú články 5 a 6 nariadenia č. 261/2004 neplatné z dôvodu, že sú v rozpore so zásadou právnej istoty, alebo z dôvodu, že nespĺňajú povinnosť odôvodnenia. Svojou siedmou otázkou sa tento súd takisto pýta, či článok 7 uvedeného nariadenia spĺňa poslednú uvedenú povinnosť.

65 Žalobcovia vo veci samej uvádzajú, že napadnuté nariadenie obsahuje nejasnosti, medzery alebo protirečenia, ktoré ovplyvňujú jeho legálnosť s ohľadom tak na povinnosť odôvodnenia, ako aj na dodržanie zásady právnej istoty.

66 Je potrebné pripomenúť, že hoci má odôvodnenie požadované článkom 253 ES jasným a nedvojzmyselným spôsobom vyjadriť úvahu orgánu Spoločenstva, ktorý je autorom dotknutého aktu, tak, aby umožnilo dotknutým subjektom rozpoznať dôvody prijatia tohto opatrenia a Súdnemu dvoru vykonať jeho kontrolu, nepožaduje

sa však, aby upresnilo všetky relevantné právne alebo skutkové okolnosti (pozri najmä rozsudky z 29. februára 1996, Komisia/Rada, C-122/94, Zb. s. I-881, bod 29; zo 14. decembra 2004, Swedish Match, C-210/03, Zb. s. I-11893, bod 63, a z 12. júla 2005, Alliance for Natural Health a i., C-154/04 a C-155/04, Zb. s. I-6451, bod 133).

67 Dodržanie povinnosti odôvodnenia sa okrem toho musí posudzovať nielen s ohľadom na znenie aktu, ale takisto s ohľadom na jeho súvislosti, ako aj súhrn právnych noriem upravujúcich dotknutú oblasť. Pokiaľ ide, ako vo veci pred vnútroštátnym súdom, o akt určený na všeobecné uplatnenie, odôvodnenie sa môže obmedziť jednak na uvedenie celkovej situácie, ktorá viedla k jeho prijatiu, jednak na uvedenie všeobecných cieľov, ktoré sa usiluje dosiahnuť (pozri najmä rozsudok z 10. marca 2005, Španielsko/Rada, C-342/03, Zb. s. I-1975, bod 55). Pokiaľ z napadnutého aktu jasne vyplýva podstata cieľa sledovaného inštitúciami, bolo by neúčelné vyžadovať osobitné odôvodnenie každej technickej voľby uskutočnenej inštitúciami (pozri najmä rozsudky z 5. júla 2001, Taliansko/Rada a Komisia, C-100/99, Zb. s. I-5217, bod 64, a rozsudok Alliance for Natural Health a i., už citovaný, bod 134).

68 Pokiaľ ide o zásadu právnej istoty, táto zásada je základnou zásadou práva Spoločenstva, ktorá najmä vyžaduje, aby právna úprava bola jasná a presná, tak, aby osoby podliehajúce súdnej právomoci mohli bez pochybností poznať svoje práva a povinnosti a podniknúť primerané kroky (pozri rozsudky z 9. júla 1981, Gondrand Frères a Garancini, 169/80, Zb. s. 1931; z 13. februára 1996, Van Es Douane Agenten, C-143/93, Zb. s. I-431, bod 27, a zo 14. apríla 2005, Belgicko/Komisia, C-110/03, Zb. s. I-2801, bod 30).

69 Vo svetle vyššie citovanej judikatúry je potrebné uviesť, po prvé, že ustanovenia článkov 5 a 6 nariadenia č. 261/2004 presne a jasne stanovujú povinnosti prevádzkujúceho leteckého dopravcu v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letu. Cieľ týchto ustanovení vyplýva rovnako jasne aj z odôvodnení č. 1 a 2 tohto nariadenia, podľa ktorých by sa konanie Spoločenstva v oblasti leteckej dopravy malo

okrem iného zamerať na zabezpečenie vysokej úrovne ochrany cestujúcich so zreteľom na požiadavky ochrany spotrebiteľa vo všeobecnosti, keďže zrušenie alebo veľké meškanie letu spôsobuje cestujúcim vážne problémy.

70 Odôvodnenia č. 12 a 13 toho istého nariadenia okrem toho uvádzajú, že cestujúci, ktorých let je zrušený, by mali mať možnosť získať náhradu za to, že neboli v primeranom čase informovaní o tomto zrušení, získať úhradu ceny letenky alebo presmerovanie letu za uspokojivých podmienok a mala by sa im počas čakania na neskorší let poskytnúť primeraná starostlivosť. Odôvodnenie č. 17 uvedeného nariadenia uvádza, že o cestujúcich, ktorých lety určitý čas meškajú, by malo byť primerane postarané a mali by mať možnosť zrušiť svoje lety so zodpovedajúcou úhradou letenky alebo v nich pokračovať za uspokojivých podmienok. Z týchto skutočností teda jasne vyplýva podstata sledovaného cieľa.

71 Okrem toho je nesporné, že existujú rôzne škody, ktorých obeťami sú cestujúci v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov. Nepreukázalo sa a navyše sa ani netvrdilo, že udalosti tohto charakteru sú len zanedbateľným javom. Ani z článku 253 ES, ani zo žiadneho iného ustanovenia pritom nevyplýva, že by platnosť dotknutého aktu Spoločenstva podliehala podmienke, aby tento akt obsahoval presné číselné údaje odôvodňujúce potrebu zásahu zákonodarcu Spoločenstva.

72 Nemožno navyše požadovať, aby nariadenie č. 261/2004 obsahovalo osobitné odôvodnenie pre každé z uskutočnených technických rozhodnutí. Keďže cieľ ochrany cestujúcich v tejto súvislosti vyžaduje, aby boli prijaté štandardizované a účinné opatrenia nápravy, ktoré nemôžu byť v samotnom okamihu, keď by mali byť vykonané, predmetom diskusie, ktorú by ospravedlnenie mimoriadnymi okolnosťami nepochybne vyvolalo, mohol sa zákonodarca Spoločenstva bez toho, aby porušil svoju povinnosť odôvodnenia, zdržať uvedenia dôvodov, pre ktoré sa

domnieval, že by sa prevádzkujúci leteckí dopravcovia nemohli domáhať takého ospravedlnenia, aby sa zbavili svojich povinností stanovených v článkoch 5 a 6 tohto nariadenia. Rovnako mohol zákonodarca Spoločenstva v rozpore s tvrdením ELFAA stanoviť v článku 7 uvedeného nariadenia základ a sumu paušálnej náhrady v prípade zrušenia letu bez uvedenia dôvodov, prečo zvolil toto opatrenie a túto sumu, bez toho, aby bol dotknutý akt postihnutý protiprávnosťou.

73 Po druhé, štandardizované a okamžité opatrenia upravené v článku 6 nariadenia č. 261/2004 nepatria k tým opatreniam, ktorých podmienky výkonu určuje Montrealský dohovor, a nie sú nezlučiteľné s týmto dohovorom. Z toho vyplýva, že ustanovenia tohto nariadenia upravujúce niektoré práva cestujúcich v prípade veľkého meškania letu mohli podliehať podmienkam, ktoré sú odlišné od podmienok ustanovených týmto dohovorom vo vzťahu k iným právam. Nie sú teda nijako v rozpore s podmienkami obsiahnutými v nariadení č. 2027/97, ktoré boli prijaté v súlade s jeho článkom 1 na vykonanie relevantných ustanovení Montrealského dohovoru.

74 Za týchto okolností žalobcovia v konaní vo veci samej jednak nemôžu tvrdiť, že nezahrnutím tohto ostatne uvedeného nariadenia bolo nariadenie č. 261/2004 prijaté v rozpore s povinnosťou odôvodnenia. Okrem toho nemôže sa článok 6 tohto nariadenia chápať tak, že v rozpore so zásadou právnej istoty zbavil podniky zastúpené žalobcami v konaní vo veci samej možnosti rozpoznať jednoznačne ich povinnosti a postupovať podľa nariadenia č. 2027/97.

75 Po tretie, žalobcovia v konaní vo veci samej tvrdia, že nariadenie č. 261/2004 inkoherentne ustanovuje vo svojich odôvodneniach č. 14 a 15, že mimoriadne okolnosti môžu obmedziť alebo vylúčiť zodpovednosť prevádzkujúceho leteckého dopravcu v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov, zatiaľ čo články 5 a 6 tohto nariadenia, ktoré upravujú jeho povinnosti v takom prípade, také zbavenie zodpovednosti s výnimkou povinnosti náhrady neustanovujú.

76 V tejto súvislosti je však potrebné jednak uviesť, že aj keď preambula aktu Spoločenstva môže upresňovať jeho obsah (pozri rozsudok Alliance for Natural Health a i., už citovaný, bod 91), nemožno sa na ňu odvolávať na účely odchýlenia sa od ustanovení samotného dotknutého aktu (rozsudky z 19. novembra 1998, Nilsson a i., C-162/97, Zb. s. I-7477, bod 54, a z 24. novembra 2005, Deutsches Milch-Kontor, C-136/04, Zb. s. I-10095, bod 32). Znenie týchto odôvodnení sa okrem toho síce môže chápať tak, že prevádzkujúci letecký dopravca by mal byť vo všeobecnosti oslobodený od všetkých svojich povinností v prípade mimoriadnych okolností, a môže tak vzniknúť určitá nejednoznačnosť medzi takto vyjadreným zámerom zákonodarcu Spoločenstva a samotným obsahom článkov 5 a 6 nariadenia č. 261/2004, ktoré tomuto zbaveniu zodpovednosti nepriznávajú všeobecnú povahu. Takáto nejednoznačnosť však nemá taký dosah, aby spôsobila inkoherentnosť textu týchto dvoch článkov, ktoré samy osebe nie sú nejednoznačné.

77 Z vyššie uvedených úvah vyplýva, že články 5, 6 a 7 nariadenia č. 261/2004 nie sú neplatné z dôvodu porušenia zásady právnej istoty alebo povinnosti odôvodnenia.

Pokiaľ ide o dodržanie zásady proporcionality

78 Svojou piatou a siedmou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sú články 5, 6 a 7 nariadenia č. 261/2004 neplatné z dôvodu porušenia zásady proporcionality.

79 Na úvod je vhodné pripomenúť, že zásada proporcionality, ktorá je jednou zo všeobecných zásad práva Spoločenstva, vyžaduje, aby boli prostriedky stanovené v ustanovení Spoločenstva schopné dosiahnuť sledovaný účel a nezachádzali nad rámec toho, čo je potrebné na jeho dosiahnutie [pozri najmä rozsudky z 11. júla 2002, Käserei Champignon Hofmeister, C-210/00, Zb. s. I-6453, bod 59;

z 10. decembra 2002, British American Tobacco (Investments) a Imperial Tobacco, C-491/01, Zb. s. I-11453, bod 122, a rozsudok Swedish Match, už citovaný, bod 47].

80 Pokiaľ ide o súdnu kontrolu podmienok spomínaných v predchádzajúcom bode, je namieste zdôrazniť, že je potrebné priznať zákonodarcovi Spoločenstva širokú mieru voľnej úvahy v oblastiach, ktoré z jeho strany predpokladajú rozhodnutia politického, ekonomického alebo sociálneho charakteru a v rámci ktorých má vykonať komplexné posúdenia. Legálnosť takého opatrenia môže teda ovplyvniť len zjavná neprimeranosť opatrenia prijatého v týchto oblastiach vo vzťahu k cieľu, ktorý chce kompetentná inštitúcia sledovať [pozri v tomto zmysle rozsudky z 12. novembra 1996, Spojené kráľovstvo/Rada, C-84/94, Zb. s. I-5755, bod 58; z 13. mája 1997, Nemecko/Parlament a Rada, C-233/94, Zb. s. I-2405, bod 55 a 56; z 5. mája 1998, National Farmers' Union a i., C-157/96, Zb. s. I-2211, bod 61, ako aj rozsudok British American Tobacco (Investments) a Imperial Tobacco, už citovaný, bod 123]. Platí to predovšetkým v otázke spoločnej dopravnej politiky (pozri v tomto zmysle najmä rozsudky zo 17. júla 1997, SAM Schiffahrt a Stapf, C-248/95 a C-249/95, Zb. s. I-4475, bod 23, a z 12. marca 2002, Omega Air a i., C-27/00 a C-122/00, Zb. s. I-2569, bod 63).

81 Žalobcovia v konaní vo veci samej uvádzajú, že opatrenia pomoci, starostlivosti a náhrady pre cestujúcich upravené v článkoch 5, 6 a 7 nariadenia č. 261/2004 v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letu neumožňujú dosiahnuť cieľ, ktorým je zníženie počtu týchto prípadov zrušenia alebo meškania, a že sú v každom prípade úplne neprimerané vo vzťahu k sledovanému cieľu z dôvodu výraznej finančnej záťaže, ktorá bude spočívať na leteckých dopravcoch Spoločenstva.

82 Na účely posúdenia potreby dotknutých opatrení je potrebné zdôrazniť, že bezprostredný cieľ sledovaný zákonodarcom Spoločenstva, ako to vyplýva z prvých štyroch odôvodnení nariadenia č. 261/2004, je zvýšenie ochrany cestujúcich, ktorí sú obeťami zrušenia alebo veľkého meškania letov, tým, že sa štandardizovane a okamžite nahradia niektoré škody spôsobené dotknutým osobám nachádzajúcim sa v takýchto situáciách.

83 Uvedené nariadenie môže síce popri tomto priamom cieli výslovne uvedenom zákonodarcom Spoločenstva, podobne ako akákoľvek iná všeobecná právna úprava nepriamo obsahovať ďalšie sekundárne ciele, ako je zníženie počtu zrušení a veľkého meškania letov, ako tvrdia žalobcovia vo veci samej. Súdnemu dvoru najskôr prináleží posúdiť, či sú prijaté opatrenia zjavne neprimerané vo vzťahu k cieľu výslovne uvedenému v nariadení, teda k cieľu zvýšenia ochrany cestujúcich, ktorého oprávnenosť sa sama osebe nespochybňuje.

84 Je v prvom rade potrebné uviesť, že opatrenia upravené článkami 5 a 6 nariadenia č. 261/2004 môžu samy osebe bezprostredne napraviť niektoré škody spôsobené cestujúcim v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letu, a umožňujú tak zabezpečiť väčšiu úroveň ochrany dotknutých osôb, čo je cieľ sledovaný nariadením.

85 Po druhé, je nesporné, že rozsah rôznych opatrení prijatých zákonodarcom Spoločenstva sa líši v závislosti od rozsahu škôd spôsobených cestujúcim, ktorý sa posudzuje buď v závislosti od doby meškania alebo čakania na ďalší let, alebo od doby, v ktorej sú dotknuté osoby informované o zrušení letu. Kritériá prijaté na určenie nároku cestujúcich na tieto opatrenia teda zjavne nie sú nijako vzdialené požiadavkám proporcionality.

86 Po tretie, pokiaľ ide o štandardizované a okamžité opatrenia nápravy, akými sú presmerovanie cestujúcich alebo poskytnutie občerstvenia, stravy, ubytovania alebo poskytnutie prostriedkov na komunikáciu s tretími osobami, cieľom týchto opatrení je postarať sa na mieste o okamžité potreby cestujúcich bez ohľadu na príčinu zrušenia alebo meškania letu. Vzhľadom na to, že uvedené opatrenia sa líšia, ako bolo uvedené v predchádzajúcom bode tohto rozsudku, v závislosti od rozsahu škôd spôsobených cestujúcim, nie je ani zrejmé, že by mali zjavne neprimeraný charakter len z dôvodu, že sa dopravcovia nemôžu domáhať ospravedlnenia mimoriadnymi okolnosťami.

87 Po štvrté, nedokázalo sa, že uzatvorenie dobrovoľného poistenia cestujúcimi na pokrytie rizík spojených s meškaniami a zrušením letov, aké odporúča ELFAA, by umožnilo v každom prípade napraviť škody spôsobené na mieste cestujúcim. Takéto opatrenie sa teda nemôže považovať za opatrenie vhodnejšie vo vzťahu k sledovanému cieľu, ako sú opatrenia prijaté zákonodarcom Spoločenstva.

88 Po piate, škodlivé dôsledky vyvolané meškaním, ktoré sa nariadenie č. 261/2004 usiluje napraviť, nemajú žiadny súvis s cenou zakúpenej letenky. Takisto nemožno súhlasiť s tvrdením, že opatrenia použité na zmenšenie týchto následkov by mali byť stanovené v závislosti od ceny letenky.

89 Po šieste, IATA a ELFAA síce tvrdia, že vyššie uvedené opatrenia by mohli mať veľké dôsledky na finančnú záťaž dopravcov a nie sú primerané vo vzťahu k sekundárnemu cieľu nariadenia, ktorým je zníženie počtu zrušení a veľkých meškaní letov, je však potrebné konštatovať, že diskusie pred Súdnym dvorom neodhalili údaje o frekvencii týchto meškaní alebo zrušení. Takéto teoretické náklady, ktoré tieto opatrenia predstavujú pre všetky letecké spoločnosti, ako ich uviedli dotknuté subjekty, teda v žiadnom prípade neumožňujú považovať za preukázané, že tieto dosahy sú neprimerané vo vzťahu k významu uvedených opatrení.

90 Ďalej je potrebné uviesť, že splnením povinností podľa nariadenia č. 261/2004 nie je dotknutá možnosť leteckých dopravcov požadovať od akejkoľvek osoby, vrátane tretích osôb, náhradu škody podľa vnútroštátneho práva, ako stanovuje článok 13 uvedeného nariadenia. Taká náhrada teda môže zmierniť alebo dokonca odstrániť finančnú záťaž, ktorú znášajú uvedení dopravcovia v dôsledku týchto povinností. Okrem toho sa nejaví ako neprimeraná skutočnosť, že tieto povinnosti s výhradou vyššie uvedeného nároku na náhradu škody znášajú priamo leteckí dopravcovia, s ktorými dotknutí cestujúci uzavreli zmluvu o preprave, ktorá ich oprávňuje na let, ktorý by nemal byť ani zrušený, ani zmeškaný.

91 Po siedme, pokiaľ ide o náhradu stanovenú v článku 7 nariadenia č. 261/2004, ktorej sa cestujúci môžu domáhať podľa článku 5, pokiaľ boli o zrušení letu informovaní príliš neskoro, môžu byť leteckí dopravcovia od platenia tejto náhrady oslobodení, ak dokážu, že zrušenie je spôsobené mimoriadnymi okolnosťami, ktorým by nebolo možné zabrániť, aj keby boli prijaté všetky primerané opatrenia. Vzhľadom na existenciu takého ustanovenia vylučujúceho zodpovednosť a reštriktívnych podmienok na uplatnenie tejto povinnosti, ktorá leteckým dopravcom nevzniká, pokiaľ je informácia poskytnutá dostatočne vopred alebo je spojená s ponukou presmerovania, nezdá sa uvedená povinnosť ako zjavne neprimeraná vo vzťahu k sledovanému cieľu. Výška náhrady, ktorá je stanovená sumami 250, 400 a 600 eur v závislosti od vzdialenosti dotknutých letov, sa navyše nejaví ako nadmerne vysoká, a ako tvrdí Komisia vo svojich pripomienkach, ktoré sa nespochybňujú, napokon v podstate zodpovedá aktualizovanej úrovni náhrady ustanovenej nariadením Rady (EHS) č. 295/91 zo 4. februára 1991 stanovujúcim spoločné pravidlá systému náhrad pri odmietnutí nástupu do lietadla v pravidelnej leteckej doprave (Ú. v. ES L 36, s. 5; Mim. vyd. 07/001, s. 306), keď zohľadňuje infláciu, ku ktorej došlo od nadobudnutia jeho účinnosti.

92 Z vyššie uvedených úvah vyplýva, že články 5, 6 a 7 nariadenia č. 261/2004 nie sú neplatné z dôvodu porušenia zásady proporcionality.

Pokiaľ ide o dodržanie zásady rovnosti zaobchádzania

93 Svojou šiestou a siedmou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sú články 5, 6 a 7 nariadenia č. 261/2004 neplatné z dôvodu porušenia zásady rovnosti zaobchádzania.

94 ELFAA uvádza, že nízkonákladové letecké spoločnosti, ktoré zastupuje, trpia diskriminačným zaobchádzaním, keďže opatrenia ustanovené v uvedených článkoch ukladajú rovnaké povinnosti všetkým leteckým dopravcom bez ich odlíšenia na základe ich cenovej politiky a ponúkaných služieb. Právo Spoločenstva okrem toho neukladá rovnaké povinnosti pre ostatné dopravné prostriedky.

95 Podľa ustálenej judikatúry zásada rovnosti zaobchádzania požaduje, aby sa s porovnateľnými situáciami nezaobchádzalo rôznym spôsobom a aby sa s rôznymi situáciami nezaobchádzalo rovnakým spôsobom, pokiaľ takéto zaobchádzanie nie je objektívne odôvodnené (rozsudok Swedish Match, už citovaný, bod 70).

96 V tejto súvislosti je najskôr potrebné poukázať na to, že najmä vzhľadom na spôsob ich fungovania, podmienky ich dostupnosti a rozmiestnenia ich sietí nie sú rôzne spôsoby dopravy, pokiaľ ide o podmienky ich používania, zameniteľné (pozri v tomto zmysle rozsudok SAM Schiffahrt a Stapf, už citovaný, bod 34). Situácia podnikov pôsobiacich v jednotlivých druhoch dopravy preto nie je porovnateľná.

97 Ďalej je potrebné konštatovať, že v oblasti leteckej dopravy sa cestujúci, ktorí sú obeťami zrušenia alebo veľkého meškania letu, nachádzajú v situácii objektívne odlišnej od situácie, v ktorej sa ocitajú cestujúci v iných druhoch dopravy v prípade udalostí rovnakého charakteru. Nepríjemnosti, ktoré zažívajú dotknuté osoby počas takýchto udalostí, nie sú porovnateľné predovšetkým z dôvodu umiestnenia letísk vo všeobecnosti mimo mestských centier a z dôvodu osobitných podmienok registrácie a preberania batožín.

98 Nakoniec, škoda spôsobená cestujúcim leteckých dopravcov v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov je obdobná bez ohľadu na spoločnosť, s ktorou cestujúci uzavreli zmluvu, a nesúvisí s cenovou politikou týchto spoločností. Bez toho, aby teda bola dotknutá zásada rovnosti zaobchádzania vo vzťahu k cieľu sledovanému nariadením č. 261/2004, ktorého účelom je zvýšenie ochrany všetkých cestujúcich leteckých spoločností, prináleží zákonodarcovi Spoločenstva, aby so všetkými leteckými spoločnosťami zaobchádzal rovnako.

99 Z toho vyplýva, že ustanovenia článkov 5, 6 a 7 nariadenia č. 261/2004 nie sú neplatné z dôvodu porušenia zásady rovnosti zaobchádzania.

100 S ohľadom na všetky vyššie uvedené úvahy je na prvých sedem položených otázok potrebné odpovedať, že ich prieskum neodhalil žiadnu skutočnosť, ktorá by mohla mať vplyv na platnosť článkov 5, 6 a 7 nariadenia č. 261/2004.

O trovách

101 Vzhľadom na to, že konanie pred Súdnym dvorom má vo vzťahu k účastníkom konania vo veci samej incidenčný charakter a bolo začaté v súvislosti s prekážkou postupu v konaní pred vnútroštátnym súdom, o trovách konania rozhodne tento vnútroštátny súd. Iné trovy konania, ktoré vznikli v súvislosti s predložením pripomienok Súdnemu dvoru a nie sú trovami uvedených účastníkov konania, nemôžu byť nahradené.

Z týchto dôvodov Súdny dvor (veľká komora) rozhodol a vyhlásil:

1. **Pokiaľ sa súd, ktorého rozhodnutie možno napadnúť opravným prostriedkom podľa vnútroštátneho práva, domnieva, že jeden alebo viaceré dôvody neplatnosti aktu Spoločenstva uvedené účastníkmi konania, prípadne vznesené z úradnej moci, sú dôvodné, je povinný prerušiť konanie a predložiť Súdnemu dvoru návrh na začatie prejudiciálneho konania o posúdenie platnosti.**

2. **Prieskum položených otázok neodhalil žiadnu skutočnosť, ktorá by mohla mať vplyv na platnosť článkov 5, 6 a 7 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 z 11. februára 2004, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla, v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov a ktorým sa zrušuje nariadenie (EHS) č. 295/91.**

Podpisy